

# På mc i Norge.



## Indledning.

Jeg sidder på min mc, mens regnen hvirvler rundt omkring og på mig, Jeg nyder motorens stille buldren. Det var godt, at jeg fik de der carbonpotter på, konstaterer jeg glad overfor mig selv.

Mens jeg sidder der i min egen verden, kommer der pludselig en sætning til mig, som jeg for mange år siden læste i en turistbrochure :

*"Dette forrevne, vilde og vindblæste landskab".*

Jeg smilte, fordi sætningen passede på det landskab jeg kørte igennem. Ca 1000 meter over havets overflade. Jeg så sne, klipper og søer. Sætningen var oprindeligt ikke møntet på det norske højland, men - på Himmelbjerget. Ak ja, somme tider går tingene i selvsving.

Jeg var denne sommer i Norge på mc. Jeg har været på flere andre ture, men dette var første gang at jeg var afsted i længere tid alene. Det var i 10 dage.

De andre ture jeg har været på har også været velforberedte, men da jeg aldrig har systematiseret det når jeg kom hjem, har jeg næsten hver gang skulle opfinde meget en gang til.

Grunden til at jeg nu laver dette lille "forberedelseshæfte" er altså dels fordi det er en god hjælp for mig selv til efterfølgende ture, og dels fordi jeg tænker, at det kan være en hjælp for andre, der måske ikke helt ved hvad man kan forberede eller lade være med at forberede, inden man tager afsted.

Stort set alle maskiner kan man køre til Nordkap på. Ligegodt om det er en Mz 150 eller en moderne BMW, så kan man gennemføre det, ved at forberede det. Folk har kørt til Nordkap på Mz'ere, vespaer, Yamaha SR og Nimbuser, så du kan også komme godt til Norge og hjem igen ved de rette forberedelser.

Jeg håber dette får dig afsted, med følelsen af at det kun kan blive sjovt.

Højer 2011

## **1 . Indledende tanker.**

Mange ting har indflydelse på hvor man vil køre hen.

### ***Hvor længe.***

Hvor lang tid har du. Hvis det skal være realistisk planlægning, bør man tage højde for hvor mange dage der er til rådighed. For det første skal man regne med en relativ lav distance pr time. Ca. 40 km i timen i gennemsnit. Dette fordi vejene er ret snoede, der skal tankes, kikket på en stavkirke, spises, og måske en lille lur i grøftkantene. Der kan let falde en snak af med nordmændene hvis man er alene. Sidst men ikke mindst skal der ofte holdes ind og tages billeder af det smukke scenarie.

Andre mc-kørere jeg har truffet har de samme erfaringer. Dog kan man ved de lange stræk op til Nordkap godt regne med, at der er strækninger der, hvor man kan have en noget højere gennemsnitsfart.

Planlæg hellere med at være længere tid om at komme til dine mål end at skulle hænge træt på cyklen i de sidste timer på dagen. Det tager noget af glæden dagen efter når du står træt op med spændinger over det hele og især under højre skulderblad, hvor netop mange mc'ister får ondt .

Jeg kørte i gennemsnit 300 km om dagen, og oplevede dette som passende. Længste stæk i Norge var 470 km på en dag. Det var i Vestnorge fra Hovden og til Stryn ved Nordfjorden. Jeg kunne godt have kørt længere, men ville så have været straffet ved at skulle slå telt op i pandelampens skær, og måske undvære min aftenskafe.

Ruten kan derudover bestemmes af mange ting.

### ***Pleje sine kontakter .***

Har du bekendte eller venner i Norge, er det jo altid et godt udgangspunkt for en rejse. Man kommer mere under huden på landet på en måde. Nogen af de bedste ture jeg har været på, er de hvor der har været kontakt til folk undervejs. Det kan være gennem mærkeklubber eller andre fælles interesser. I Frankrig har det været ved at vi tilfældigt mødte en lokal klub der kørte på engelske maskiner. På denne tur i Norge var det Yngve, der kom på sin flotte Kawasaki gpz 750 turbo. En maskine som jeg synes er fed. Har selv haft en uden turbo. Vi faldt straks i snak, og havde en meget fin aften sammen. Han

viste mig hen til den bedste campingplads, og gav mig gode tips om hvad jeg kunne i området. Derudover blev han den, som kunne fortælle mig om hvordan man reagerede i hans by på begivenheden i Utøya.

### ***Specielle interesser.***

Der er jo muligheder for at se på stavkirker, isbræer, gletschere, vandfald, vikingeminder, museer – you name it. Der er rigeligt af temaer at tage af. Og det er et rigtig fint udgangspunkt for en rejse at udforske bestemte områder af et land på.



*Stavkirke i Telemarken. Lige ud til landevejen.*

### ***Alene eller sammen.***

Der er fordele ved begge måder. Hvis kæresten nu havde regnet med at skulle med på drømmerejsen med drømmepinsen, så er det nok en rigtig dårlig ide at tage af sted alene – hvis det altså er hende man satser på. Fordelen ved at tage af sted med andre er, at flere har set det samme, og der er meget at tale sammen om, om aftenen eller når man er kommet hjem. Det er under turen meget let at vælge andre fra.

Fordelen ved at rejse selv, oplever jeg, er at man kommer helt ind i sit eget tempo, og at man er nødt til at kontakte andre. Derved kommer man til at

møde spændende mennesker og der sker uventede ting, når man mindst venter det.

### ***Hvilken slags rejse.***

*Skal det være offroad eller landevej. Hotel, hytte eller telt.*

Der er nord for Oslo flere store nationalparker, hvor man kan køre på mc igennem. På en dag kan man komme til at køre over 100 km på grusvej. Det er en lækkerbissen for dem der er til knopdæk. Næste gang tager jeg turen på en alm. landevejscykel med store hjul. Så kan grusvejene dyrkes noget mere.

### ***Budget.***

En ferie i Norge kan gøres overkommeligt, hvis man ved hvad man skal tænke på.

Der er udgifter man ikke kan gøre noget ved.

Benzin koster i nærheden af 15.kr pr. liter.

Mad er ca. dobbelt så dyrt som i Danmark. At spise ude, løber derfor op i betragtelige summer, hvis det er hver dag man skal det. Det er en post man skal regne på, da den kan blive relativ stor.

Rejsen derop. Der er flere færgeselskaber. Derop tog jeg med Colorline. Det kostede 770,- for en enkelt.

Hjem tog jeg Fjordline, det kostede 520,- for en enkelt.

Overnatning er billigst hvis man er 2 eller flere. Da kan man leje en hytte.

## ***2. Forberedelser.***

### ***Rute***

#### **Hvilken vej eller færge:**

Der er flere muligheder for at rejse til Norge. Alt efter hvor du bor eller om du er søstærk eller ej. Personligt tilhører jeg med stor sikkerhed den kreds af borgere, der mener at når nu hjulet er opfundet, så er der ingen grund til at udsætte sig selv for risikoen for søsyge.

Alligevel anerkender jeg, at det er nemmere at køre fra Ålborg til Hirtshals og snuppe en færge, der sejler nogle få timer i en rasende fart og med fuld service på imens, frem for at køre hele vejen rundt om Sjælland.

For dem på Sjælland er der mulighed for at sejle fra København til Oslo. Umiddelbart kan jeg ikke fordelene ved det. Det tager ikke lang tid til Oslo fra Sjælland, men man kan jo slappe af undervejs på et skib. Det er bare mange rare kilometer på cyklen man bliver snydt for på mc'en....

Prismæssigt er der ikke den store forskel på om man kører udenom gennem Sverige eller om man tager en færge. Benzin, vejafgifter og dækslid gør det lige så dyrt som at sejle. Der er flere muligheder end der er listet op nedenfor, men på hjemmesiderne finder du nogen af mulighederne.

Du kan sågar booke hoteller for hele turen hvis du ønsker at gøre det nemt for dig.

For en overfart mellem Kristiansand og Hirtshals med MC er Fjordline det billigste.

Andre overfarter er det bedst du selv tjekker.

- Over Frederikshavn – Göteborg, <http://www.stenaline.dk/faerge/>
- Hirtshals - Kristiansand ,  
[http://www.colorline.dk/fartplan\\_og\\_ruter/hirtshals-kristiansand?cmp=dppca00062&gclid=CJfnh9vf0KgCFUsI3wodfxwMiA](http://www.colorline.dk/fartplan_og_ruter/hirtshals-kristiansand?cmp=dppca00062&gclid=CJfnh9vf0KgCFUsI3wodfxwMiA)
- <http://www.aferry.dk/fjordline-f%C3%A6rge-f%C3%A6rger.htm?qclid=CNmXo-WZ8qoCFcG9zAodSHIDQQ>
- [www.fjordline.dk](http://www.fjordline.dk)

### **3. Rundt i Norge.**

#### **Hastighed:**

Generelt er der en hastigheds begrænsning som hos os på 80 km/t. Ofte lavere, p.g.a. oversigtsforhold eller fordi der kan komme elge eller andre større dyr på tværs af vejen. Bøderne er højere end i Danmark, så husk det, hvis du vil køre "inspireret". Generelt synes jeg, det er helt ok med de begrænsninger, der er sat. Vejene kan ikke sammenlignes med de danske, og så er jeg sikker på at der sker færre ulykker, når farten er sat som den er.

#### **What to see.**

Det er uendeligt, og der er noget for alle, er min påstand. For os på Mc er det jo vejene der trækker. Disse er fine. Som før nævnt er der til alle typer af orienteringer. Kulturelt er der meget at se på. Lonely planet er bogen, der er god at have med. Bestil bogen om Norge på [www.lonelyplanet.com](http://www.lonelyplanet.com). Det er billigt og nemt. Men, om det er byer, veje, bjerge, sætere, bræer, stavkirker, så er der ikke mange lande, der lægger det for dine fødder som Norge gør. Men vælg et tema, mit var fjordene, men det endte med at blive meget mere, uden at jeg skulle gøre noget for det.

#### **Hvor meget tid har du.**

En ferie er jo som regel besat til flere formål. Uanset om du har 5 dage eller mere, så er der store oplevelser til dig. Det vigtigste er at du sætter et realistisk mål for hvor meget du kan nå at køre, og samtidig nyde turen. Hvis du holder dig til, at du kan køre ca. 40 km/t i gennemsnit, så presser du ikke dig selv for meget, og hvis det bliver til mere, så er det jo fint.

Jeg har naturligvis læst om nogen, der har kørt meget langt, på meget kort tid, f.eks. fra Danmark til Nordkap og retur på 6 dage tror jeg nok. Hvis du tilhører den gruppe som kan præstere det, da er dette skrift sikkert både kedeligt og unyttigt for dig.

#### **Kort.**

Et godt kort er ikke til at undvære. Det giver oversigt og man kan planlægge efter det. Jeg brugte kort fra "cappelen" . Et fint kort, der har målestoksforholdet 1:335.000. Dette er rigtig godt, da stort set alle veje er med. [www.cappelen.no](http://www.cappelen.no) . Du kan købe deres kort i alle byer i Norge med en boghandel, eller drekte på nettet ved firmaet.

Der er et tysk firma der fremstiller kort med målestokforholdet 1:250.000 . Det er godt til off roadere. Alle de sjove veje er med.

<http://www.arktisversand.de/de/Norwegen-Auto-und-Freizeitkarte-1250000-/-1400000-Karten-1-4>

### **GPS.**

Er et vidunderligt redskab, der kan redde mange tåbelige situationer og ægteskaber. Det er derudover godt at have som hjælper, når der skal planlægges. Der er flere GPS ere på markedet beregnet til Mc. I dette hæfte vil jeg ikke tage stilling til hvilken, der er bedst. Jeg havde min egen Garmin med. Den er beregnet til bilen. Ned i tanktasken med den!! I de fleste tanktasker er der et rum til GPS eller til rutebeskrivelser. I min taske er der lavet gennemføringer til ledninger, så jeg kan lade gps'en op imens jeg kører. Gps i tanktasken kan bruges, men lider noget under, at det kan være svært at se ordentligt, fordi der er lysreflektioner i plastikket på tanktasken. Det går da i en snæver håndvending. Jeg vil nu ønske mig en, der er beregnet til at monteres på mc'en. Det er nr. 1, siger dem som har en sådan. I øvrigt så er der ikke mange muligheder for at fare vild i Norge, men i byerne er det en hjælp at have en gps.

I Norge er der jævnligt en byge, der overfalder en, så derfor kan jeg ikke anbefale at købe udstyr til at montere en bil-gps på styret, så den er udsat for vind og vejr. Det er bedre, at den er i tanktasken, og så have earphones fra Mp3 spilleren sat i. En gps beregnet til Mc kan købes fra 2200,- og opefter.

## **4. Maskinen.**

Som nævnt kan man køre på stort set alle maskiner til verdens ende. Det er dog altid en god ide at have gjort den klar inden afrejse, og så være forberedt til at der kan opstå mindre problemer. Små problemer behøves ikke at ødelægge en god tur. Dem kan man gøre noget ved, selv ude hvor der er ret øde.

### **Værktøj.**

De fleste kører på maskiner, der ikke er så gamle, så de er ikke udsat for nedbrud. Men os andre der sværger til de ældre charmerende maskiner med alle deres unoder, vi løber somme tider ind i uventede problemer. Jeg har for en sikkerheds skyld altid følgende med på længere ture.



1. sikringer
2. Pærer for og bag. Surt hvis lyset forsvinder i en tunnel.
3. tændrør og nøgle.
4. gaffel-ringnøgler fra 10 mm til 17mm.
5. en skralde  $\frac{1}{4}$  tomme med toppe fra 8 til 14 mm
6. et multitool f.eks. leatherman, men billigere kan sagtens gøre det.
7. lidt ledning.
8. strips
9. elmuffer i forskellig udførelse
10. gaffatape
11. Dækpilot, hvis du punkterer.

Det hele pakker jeg ned i noget stof fra f.eks. en gammel t-shirt. I ruller, så det ikke fylder så meget, og så i plastikposer, så det ikke betyder noget hvis det regner. Min søn har fået syet nogle værktøjsposer i stærkt stof, der kan indeholde det vigtigste værktøj. De er af samme type som dem bilerne var udstyret med i gamle dage. Da fulgte det mest nødvendige værktøj med, så man altid kunne klare sig i en nødsituation. Sådan er det jo ikke mere. Nu skal man bare have en mobil med!!

### ***Tjek af maskinen.***

1. Dækkene skal helst ikke være mere end 2 år gamle. Du kan på siden af dækken se hvor gamle de er. Det er en 4 cifret kode f.eks. 1509. Det er uge 15 i 2009 de er produceret.
2. Hvis der er rystelser fra dækkene, så få dem afbalanceret. Det er relativ nemt at gøre det selv. Blyet kan købes i thansen. Hvis du ikke kan selv, så tag hjulene af og få det gjort ved den lokale dækpuscher.
3. Der skal være 3-4 mm slidbane mindst. I Norge kan veje være ret ru, og der forsvinder let et par millimeter på en ferie.
4. Husk der skal være mere luft i dækkene når du lægger bagage på. Der skal måske være 5 psi mere i dækkene. På turen skal der tjekkes

dæktryk jævnlige, idet dækken bliver varme, og der kan slippe luft ud. Især slangeløse dæk er udsatte. Hvis der er for lidt luft i dækkene, kan du mærke det ved at cyklen "sejler" i sving.

5. Bremsene. Husk at skifte vædsken, hvis den er gammel. Det går ret meget nedad sommetider, og bremsene kommer på arbejde. Gammel væske bliver lettere varm og så bider bremsen ikke så godt.
6. Tjek og smør dine kabler. Smøremidler til kablerne kan købes hos thansen for 15 kr. stykket.
7. Tjek kædespændingen. En slap kæde giver ujævn gang og træge gearskift. Tjek også tandhjulene.
8. Tjek oliestanden hjemmefra, men også undervejs. Lange ture op og ned af bjerge gør motoren varm, især luftkølede maskiner er udsatte. Varm olie er tynd, og den futes let af.
9. Affjedring. Hvis du kan justere affjedringen, da gør den lidt strammere, idet mere vægt gør at den virker blødere eller måske mere "sjasket". Det er ubehageligt i sving, hvis affjedringen er for blød. Det gør dig usikker. Det er fornuftigt at bruge tid på at lære at stille sin affjedring selv. Det er ikke svært. Især de bagerste er nemme. Med en nøgle, som du kan købe hos din mc-forhandler, kan du stramme eller løsne efter behov. Det betaler sig at bruge tid på dette. Også selvom du ikke skal ud at rejse.

## **5. At montere og pakke taskerne.**

Tanktasker monteres med remme eller magneter, hvis din tank er af metal.

Sidetasker i stof monteres med velcroremme og remme med klik-fatninger. Det fungerer godt. Husk at de skal monteres lige over bagakslen. Så mærker du dem mindst når du kører.

Tasker og topbokse i plastik eller aluminium monteres på stativer der købes samtidig. Du kan ofte få så det passer lige på maskinen, men ellers findes der universalbeslag, der kan tilpasses med lidt arbejde. Pas på at topboksen ikke kommer for langt bagud. Ved høj fart fanger fartvinden den og det giver en lidt ustabil kørsel. En topboks har den fordel at den kan give rygstøtte til en evt. passager. Skumgummi sat på med gaffatape kan hurtigt fremtrylle det fineste design! Det fungerede fint på en tur til Italien for mig.

Jeg har to sidetasker, en vadsæk og en tanktaske. Der er mange forskellige slags. Mine er ret praktiske af mærket Oxford. Det var ikke de dyreste, men måske i mellemklassen. Da de var på tilbud her sidst på sæsonen, var det samlet ikke så dyrt. De er helt vandtætte, og tanktasken har i modsætning til min gamle gennemføring så der kan stikkes en ledning ind til diverse batteridrevne apparater, f.eks GPS. Undersøg markedet godt, og vurder de forskellige tilbud godt. Læg for eksempel mærke til hvorledes lynlåsene er sikret mod at der trænger vand igennem. Sidetaskerne kan være indrettet med forskellige features som at der er ekstra lommer, og muligheder for at strukturere indholdet fornuftigt.

Jeg brugte selv god tid på få lagt de forskellige ting praktisk til rette. I tanktaskens store rum midt for, havde jeg drikkevarer og yankee bars, samt kort og kamera. I rummene på siden havde jeg værktøj og de forskellige ting som jeg hurtigt kunne få brug for. Sidetaskerne blev brugt til de ting som jeg først skulle bruge når jeg var på campingpladsen.

Vadsækken som bindes fast ovenpå sidetaskerne, kan være svær at få pakket så den er nogenlunde rund og ens. Jeg bruger nogle baggageelastikker som jeg har købt i thansen for få penge. Der kan også købes elastiknet. De er også ret gode.

## **6. Tøj.**

Så lidt som muligt. Jeg fatter stadig ikke, at jeg gang på gang slæber for meget med.

Et par bukser. Jeg har nogen i læder, og dem kan jeg både køre i og bruge til at være "civil" i, men ellers er det fint med cowboybukser. Som regel har man jo kørebukser på.

Tshirts har jeg flere af med. Som regel nogen der skal kasseres. Det har jeg lært af en ven. Dem der skulle have været smidt ud, gemmer jeg til sommerturen. Når de ikke er rene mere, så smider jeg dem ud. Så er der det vasketøj mindre at tage med hjem. Og bagagen er blevet lettere. Undertøj. Du kan gemme noget af det slidte hen over vinteren. Så kan du dumpe det undervejs, så du ikke skal transportere vasketøj.

Det som er vigtigt er et par lette sko, flere sæt strømper. Våde og kolde fødder er nemlig ikke sundt.

Varmt tøj. Din tykkeste sweater får du brug for nogle dage.

## **Udstyr til regnvejr.**

Husk regntøj. Det er sommetider koldt at køre op i 1000 meters højde, og det undgår du næppe. Deroppe er der ofte skyer som man skal igennem. Skyer udmærker sig ved at overtisse en i rigelige mængder, hvis det passer dem. Mit største problem var mine handsker, så jeg var nødt til at tage nogle frostplastikposer (4 l) udenpå dem mens jeg kørte. Det holdt hænderne varme, selvom handskerne var gennemblødte og temperaturen ikke var over 10 grader. Mine støvler lider af det samme problem, som stort set alle andre mc støvler, nemlig at der siver vand ind når det regner. Så måtte jeg også have plastikposer på fødderne. Det gik også fint.

Hjemmefra havde jeg forventet problemer med våde fødder og havde derfor rigeligt med tørre strømper med.

At køre i regnvejr en hel dag, kan give problemer med det elektriske system. Mit blinkrelæ stod af et par dage, men vågnede til dåd igen lige pludselig. De første dage hvor det regnede, drømte jeg om at have en lille presenning med til mc'en. Denne skulle over om natten tænkte jeg. Så kunne det lille pus stå tørt og hygge sig, mens jeg sov sødt i mit tørre og varme telt.

Hvis du sover i telt, så sørg for at det ikke er teenagerens festivaltelt, men et fornuftigt, der kan tåle regn. Et 2 personers til ca 1000,- vil fuldt ud kunne dække dit behov, hvis du skal være alene i det.

## **7. Mad.**

Lige netop i Norge er dette et emne, der er væsentligt, da det er meget dyrt at spise ude der. Alt efter pengepung kan man fylde sine tasker med mad hjemmefra.

Jeg havde taget dåsemad, pulversuppe og godt brød med hjemmefra, til de første 4 dage. Derudover en trangia til at varme maden på. Da jeg boede på campingpladser behøvede jeg egentlig kun gryder og bestik.

Da maden slap op måtte jeg købe mig frem, og det kunne mærkes.

Jeg fandt ud af at mange på mc gør følgende:

Dåsemad, røget bacon og pulversuppe samt pasta tages med. Derudover tages der en hel masse energibars, yankiebars eller lignende med til når man kører. Jeg spiste 1- 2 om dagen. I tanktasken er der altid min. 1 liter vand, som man hælder på flaskerne om morgenen inden man kører.



*Elgkake med løksalat. Uhmhm. Købt i delikatessen i Coop. Det var stort !!! På 5 dagen med suppe og dåsemad var dette en dejlig oplevelse.*

Hvis man ikke er til at lave mad selv, så kan der på nogen campingpladser købes fastfood. En burger med pommestumper koster ca. 100 kr. Jeg så ikke nogen Burgerking eller McDonald. Derfor kan det godt være at de findes. En hotdog koster typisk 42 kr. Det er en pæn stor pølse der er i. Pas på du ikke bare siger at der skal det hele i, for Nordmændene putter også rejesalat på.

Det billigste sted at handle ind er i Coop eller Joker-butikkerne. Der kan man købe morgenmad. F.eks. yoghurt og brød i de rette mængder. En morgen gik jeg på cafeteria i stedet for. Der kostede en kop the og en spandauer 60 kr.



*Vandflaskerne fyldes i elven. Vandet kom fra en gletscher 2 km væk. Så bliver vandet ikke renere.*

## **8. Overnatning**

### **Betalt overnatning.**

Telt + mc 130 kr. pr nat. Hytte 400 til 700,- pr nat. Hotel 800,- og opefter pr nat med morgenmad. Sommetider er et dobbeltværelse ikke meget dyrere end en hytte, men det er vigtigt at få spurgt til det.

I nogen af Nationalparkerne kan man slå telt op, når smilet er begyndt at smitte af på hjelmen, og man trænger til at nyde lyden fra den nærliggende elv, og synet af de storslåede vidder. Det er en underkendt måde at holde ferie på.



*Campingplads i Telemarken. Søen hedder "Niseren".*

Jeg valgte at slå teltet op campingpladser. Det koster typisk 130 kr pr nat for mc og et lille telt. Jeg troede at jeg skulle sove i hytte, men det kostede mellem 400 og 700 pr nat. På nettet står de billigste til 250,-

Man skal også sørge for at bestille hytte i forvejen mange steder. De var booket når jeg kom ved 18 – 19 tiden. Køb eller lån bogen "Camping and caravanning in europe" eller en lignende hjemmefra <http://www.bogpriser.dk/emne/camping.html> . Bestil telefonisk inden du kører om formiddagen. Så er du sikret plads hvis du er til hytter.

Hoteller koster typisk 800-900,- pr nat med morgenmad. Det er let at et få værelse.

### **Gratis overnatning.**

Jeg udnyttede ikke selv muligheden for at benytte mig af "allemandsretten". Denne ret betyder at man må slå telt op i naturen også i nationalparkerne. Undervejs mødte jeg nogen der benyttede denne ret. Flere overnatter udelukkende på denne måde. På

<http://www.visitnorway.com/dk/Artikler/Temaartikler/Information-om-Norge/Praktiske-rejsetips/Allemandsretten/> kan du se mere om denne mulighed.





*Et lille bitte hjørne af Nationalparken Rondane. Denne grusvej er 60 km lang, og fortsætter senere lige så langt. Der er fri overnatning i denne park.*

## 9. Færdselsforhold

### **Vejene.**

De er som nævnt fine. Det var en udsøgt fornøjelse at køre i Norge.

Man skal være vågen overfor huller i vejen og løsgående dyr. Skiltningen er god, og man bliver advaret i god tid. Et sikkert tegn på at der er dyr, er at der er "færiste" som de hedder på norsk. Deres oliepenge har de brugt godt på veje deroppe. Men de har jo heller ikke ladet hr. Møller om at forvalte undergrunden!

Den eneste vej jeg ikke brød mig om var 6'eren, der går fra Malmø til Nordkap. Der oplevede jeg at blive låst fast mellem et par biler, og det gav ingen mening at prøve at overhale. Det ville jeg ikke komme hurtigere frem af. Så ville jeg bare komme hen mellem de to næste. Fotofælder var der også sat mange op af på den vej.

### **Vejret.**

Vejret er - som jeg husker det nu – masser af sol, varme og tørvejr.





*Badende ved Nordfjorden. Luften var 25 og vandet var 8 grader. Håber de nød dukkerten.*

Men, - ja - det regner også i Norge. Jeg var så heldig, at det kun var 2 dage hvor der var regn flere gange om dagen. Resten af tiden var vejret skiftende efter hvilken dal jeg kom ind i eller hvilken tunnel jeg kørte ud af – tror jeg nok.



*Er det sol eller overskyet i denne dal?*

Jeg holdt øje med vejret på DMI, og planlagde sommetider min tur efter det. Ofte kan man, mens man kører, se hvor der er et regnvej, og så kan man håbe på at vejen ikke fører en igennem det. Eller man kan finde et sted, hvor det er læ indtil regnen er drevet væk. Man kan også opleve at det regner fra blå himmel. Jeg har stadig til gode hvorledes dette fænomen kan opstå.

Det var nu ikke noget jeg gik meget op i, hvis det regnede, for bagefter kørte jeg mig tør. Når man er i det, bliver det et vilkår, som man forholder sig til. Alle jeg har talt med om dette, siger samstemmende at regnen er så lidt i forhold til at det smukke man oplever. Og det mener jeg også.



*Norfmænd på trehjulede fremstillet af en amerikansk snescooterfabrik. De gik sørme godt.! Bemærk at benzinen er på tilbud. 14.25,- det var billigt. Vi søgte alle ly for et regnvejr. Det var hyggeligt.*

Om natten kan det være koldt, så hvis du sover i telt skal soveposen helst ikke være den billigste og tyndeste. Eller også så sov i dit tøj. Det duer også.

### **Benzin**

Der er masser af tanke. Der var aldrig mere end 50 km. mellem dem. Du kan bruge kort fra YX og shell. Benzinen koster mellem 14.50 og 15 kr. (August 2011).

Jeg tankede når triptælleren var i nærheden af 200 km. Min mc kan køre mindst 270 km. på en tankfuld. Så følte jeg mig sikker på, at der ikke opstod problemer med at køre tør, mens jeg ledte efter natlogi.

### **10. Pas på dig selv.**

Det vigtigt at man ikke kører så lang tid, at man bliver for træt. Det kan betyde uheld eller skader. Det kan også betyde at du får spændinger. Jeg har prøvet at for meget kørsel gav spændinger bag ved det højre skulderblad. Alt

efter hvor godt man sidder, kan man få spændinger forskellige steder. Hvis der er for lavt styr, kan det give bøvl med senerne på underarmene og endda i lænden.

Jeg har et lammeskind på sædet, når jeg kører længere ture. Det opsuger vibrationer og giver en behagelig temperatur. Hvis der kommer spændinger alligevel, kan det anbefales at tage til en massør. Jeg var nødt til det engang, idet jeg spændte så meget i nakken og ryggen, at jeg slet ikke kunne slappe af på maskinen. Det var alle pengene værd og jeg følte mig som en verdensmester bagefter. Min kørsel blev helt flydende og sikker og jeg havde ikke flere problemer på resten af turen.

Indstil styret så det passer til dig. Køb evt en pude til at sidde på. Der findes gelpuder, som mange er glade for at have i stedet for lammeskind.

### ***At tabe maskinen.***



Den første aften i Norge tabte jeg min maskine. Jeg var træt, da jeg kom til campingpladsen, og fik ikke sidestøttebenet langt nok frem. Så røg maskinen ned med tasker og det hele. Kåben tog skade i den ene side, og det koster jo noget når det skal limes, slibes og males derhjemme, eller i værste fald hvis der skal købes en ny. Husk at tage en lille plade med hvor du kan slå sidestøttebenet ud på. Du kan ligeledes købe nogle knobber til at skrue på, så kåben ikke tager skade hvis du taber maskinen. Det er en god investering.

Især træthed får en til at fejlvurdere, så derfor er det fornuftigt ikke at presse sig selv for langt.

Hvis du taber maskinen, så tag taskerne af inden du rejser den op. Ellers risikerer du at forstrække en muskel eller at tabe maskinen igen fordi den er for tung. Der løber sikkert benzin ud af den, men pyt med det. Det er vigtigere at der ikke sker yderligere skader på dig eller maskinen

### ***Hvis Mc'en går i stykker.***

- Hvis du rejser med bil eller motorcykel i Europa, kan du have behov for et rødt kort. Kortene viser, at køretøjet er ansvars- og kaskoforsikret . Fås hos forsikringsselskabet. Det er en god ide at få det lavet nogen uger før du tager afsted. Du kan også få en app. til din smartphone hvor du downloader hvad du har brug for af oplysninger.

Download her:

[http://www.sos.dk/da/Consumer/DetRoedeKort/Mobil\\_applikation/index.html](http://www.sos.dk/da/Consumer/DetRoedeKort/Mobil_applikation/index.html)

### ○ ***Sygdom***

Der er særlige aftaler mellem sygesikringen og de nordiske lande.

Du har krav på samme behandling som i Danmark, og det er kun i tilfælde med egenbetaling at der bliver brug for rejseforsikringen. Du er derfor godt dækket ind med dit gule sygesikringsbevis. Så tag det med.

## **11. . Links.**

[www.visitnorway.com](http://www.visitnorway.com)

<http://www.cappelendamm.no/main/katalog.aspx?f=8814>

<http://www.arktiversand.de/de/Norwegen-Auto-und-Freizeitkarte-1250000-/-1400000-Karten-1-4>

Over Frederikshavn – Göteborg, <http://www.stenaline.dk/faerge/>

[http://www.colorline.dk/fartplan\\_og\\_ruter/hirtshals-kristiansand?cmp=dppca00062&gclid=CJfnh9vf0KgCFUsI3wodfxwMiA](http://www.colorline.dk/fartplan_og_ruter/hirtshals-kristiansand?cmp=dppca00062&gclid=CJfnh9vf0KgCFUsI3wodfxwMiA)

<http://www.aferry.dk/fjordline-f%C3%A6rge-f%C3%A6rger.htm?qclid=CNmXo-WZ8qoCFcG9zAodSHIDQQ>

[www.fjordline.dk](http://www.fjordline.dk)

[http://www.sos.dk/da/Consumer/DetRoedeKort/Mobil\\_applikation/index.html](http://www.sos.dk/da/Consumer/DetRoedeKort/Mobil_applikation/index.html)

[www.lonelyplanet.com](http://www.lonelyplanet.com).

Link til bog om hytter man kan ringe til.

<http://www.bogpriser.dk/emne/camping.html>

**www.**

### **Adresser og tlf. nr.:**

Her har du oplysningerne om SOS International

DanmarkSOS International a/s  
Nitivej 6  
2000 Frederiksberg  
Danmark

CVR nummer: 17013718

Tlf. +45 7010 50 55

### **Alarmcentral 24/7**

Tlf. +45 70 10 50 50

Fax +45 70 10 50 56

[sos@sos.eu](mailto:sos@sos.eu)

## **12. Afsluttende bemærkninger.**

Dette var mit bidrag til at komme i gang med at komme til Norge. Der kunne sagtens skrives meget mere, men det kommer måske en anden gang.

Du er velkommen til at lægge et par ord på min blog, både om dette hæfte, men også om din tur til Norge, og dine tips.

<http://grevensrejser.blogspot.com/>